

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX — Radom, 14 kwietnia 1937 r. — Nr. 5.

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

Poz. 28.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 4 kwietnia 1937 r. Nr. 27 w sprawie prowadzenia pociągów towarowych na hamulcach zespolonych.

W związku z prowadzeniem pociągów towarowych na hamulcach zespolonych, wolnodziałających, zarządzam z natychmiastową ważnością:

W myśl postanowień ust. (2) i (3) § 8 Przepisów obsługi pociągów towarowych prowadzonych na hamulcach zespolonych Nr. M. 56 w każdym pociągu powinien się znajdować wagon służbowy i wagon końcowy, zaopatrzony w kurek nagłego hamowania i manometr.

Wobec braku takich wagonów w tutejszym Okręgu wolno wyjątkowo uruchamiać pociągi towarowe, prowadzone na hamulcach zespolonych całkowicie, lub częściowo bez wymienionych wagonów pod następującymi warunkami:

1) Na końcu części pociągu, hamowanej hamulcem zespolonym, winien biec wagon z budką hamulcową i czynnym hamulcem ręcznym, obsługiwanym przez konduktora.

2) Gdy część pociągu, hamowana hamulcem zespolonym, wynosi ponad 80 rzeczywistych osi należy dodać jednego hamulcowego, który winien zająć miejsce w budce hamulcowej pomiędzy kierownikiem pociągu a wspomnianym konduktorem.

Konduktor ten obowiązany jest w pierwszym rzędzie do przekazywania sygnałów, podawanych do czoła, względnie końca pociągu.

Nr. I. 75/45/37

Poz. 29.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 2 kwietnia 1937 r. Nr. 28 w sprawie zamówień dodatkowych na wagony towarowe.

Niektóre stacje błędnie komentują zasady przyjmowania zamówień na wagony towarowe, ustalone przepisami o gospodarce wagonowej Nr. R 2 i R 29,

W uzupełnieniu wydanego w tym względzie okólnikowego zarządzenia Nr. 38 z dnia 15.I ponownie polecam do ścisłego stosowania następujące ujednostajnione postępowanie w zakresie przyjmowania i wykonywania zamówień nadawców na wagony towarowe, zamówień normalnych bądź też dodatkowych.

a) Termin 24 godziny przed zamierzonym naładunkiem, przewidziany Regulaminem Przewozu przesyłek towarowych (paragr. 14 Cz. I A T. T.) i zastrzeżony p. 1 § 12 Przepisów Nr R 2, wymagany jest od nadawcy przy zamówieniu wagonu wyłącznie w tych okolicznościach, gdy w stosunku do żądanej serii wagonu *istnieje ogłoszony przez Dyrekcję brak* i zgodnie z p. 3 § 12 wskazówek szczegółowych (W. S. G. W. T.) R. Nr. 29 do przewozu nie zostały zgłoszone:
   1) Przesyłki łatwopsujące się, żywe i pośpieszne;
   2) zwłoki;
   3) przeładunek z wagonów uszkodzonych;
   4) drobnica i wagony kursowe.

b) W okresach normalnej sytuacji wagonowej, w myśl p. 3 § 12 Przepisów Nr. R 2, stacja powinna przyjmować także zamówienia, zgłoszone po terminie określonym p. 1 tegoż § 12, to jest po godzinie 10 ej, *jako zamówienia dodatkowe, mimo, że tego rodzaju trybu zamówień nie przewiduje Taryfa Towarowa.*

c) Zamówienia dodatkowe zgłoszone na dzień następny nie podlegają ograniczeniom przez stacje, o ile istnieje możliwość dysponowania wagonu pod naładunek w żądanym terminie, natomiast względem zamówień dodatkowych, opiewających na dzień bieżący, a więc podstawianych z własnego ilostanu rozporządzalnego danej stacji, należy przestrzegać wytyczne zawarte w p. 3b § 12 Przepisów Nr. R 2; w szczególności zaś polecam indywidualnie w stosunku do każdego przypadku stwierdzić, czy stacja w zależności od posiadanych rozporządzalnych środków jako to: parowóz manewrowy względnie pociągowy, pogotowie wagonowe, wagony opróżnione po wyładunku, ma możność podstawić wagon do naładunku niezwłocznie.

   Tylko w tych warunkach, o ile stacja ma pewność, że wagonu żądanego na dzień bieżący podstawić nie może, uprawnioną jest do odmowy przyjęcia takiego zamówienia od nadawcy, proponując temuż z uwagi na wskazaną sytuację, wyznaczenie późniejszego terminu podstawienia.

Podając powyższe zasady i wskazówki do ścisłego stosowania wzywam jednocześnie zawiadowców stacyj, kierowników ekspedycji towarowych do postawienia sprawy przyjmowania zamówień na wagony towarowe na właściwym poziomie, koordynując potrzeby klientów z techniczną możliwością kolei.

Uprzedzam, że wszelkie przejawy tendencyjnego utrudniania klientom Kolei w otrzymywaniu żądanych wagonów pod naładunek ze strony stacji i kolidujące z obowiązującymi w tym kierunku przepisami tępione będą z całą surowością.

Nr, 1. 3a/11/37.

Poz. 30.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 30 marca 1937 Nr. 29 w sprawie wagonów z białym kwadratem

Wagony kryte oznaczone na zewnętrznej ścianie białymi kwadratami, mogą być użyte do ruchu ogólnego na warunkach następujących:

1) nie wolno wagonów tych wysyłać zagranicę w stanie ładownym lub próżnym;
2) nie wolno odstawiać do rezerwy;
3) przy podstawianiu pod cenniejsze ładunki uprzednio badać, czy wagon jest dokładnie uszczelniony;
4) każdy wypadek nieszczelności otworu w dachu wagonu i wymaganej w związku z tym naprawy, stacje rejestrują numerycznie, wskazując datę ujawnienia i uskutecznienia naprawy pudła wagonu; dane te stacje zgłaszają bieżąco do odnośnego Oddziału Ruchowo-Handlowego; *w terminie na 1 lipca i 1 grudnia r.b. Oddziały Ruchowo-Handlowe przesyłają pisemne sprawozdania za dany okres do Dyrekcji* z wyszczególnieniem ilości wagonów, które wymagały w okresie sprawozdawczym naprawy przy uszczelnianiu otworów wraz z uwagami co do użyteczności tego rodzaju wagonów w ruchu ogólnym;
5) w razie wydania przez Dyrekcję zarządzenia o wyłączeniu takich wagonów z ruchu ogólnego należy je w oznaczonym terminie przesunąć do najbliższych stacyj węzłowych i zgłosić Dyrekcji: a) ilość zatrzymanych wagonów zdatnych do ruchu ze wskazaniem stacji zdeponowania; b) ilość wagonów niezdatnych do ruchu ze wskazaniem stacji lub warsztatu i rodzaju uszkodzenia.

Nr 1, 3a, 11/19/37 r

Poz. 31.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 30 marca 1937 r. Nr. 30 w sprawie usprawnienia służby ekspedycyjnej.

Zwracam jeszcze raz baczną uwagę na wydane stacjom zarządzenia wskazówki, zawarte w okólnikach:

1) H.Nr.31 1934 r. w sprawie pozyskiwania przewozów,
2) H.Nr.10-1935 r. „ służby informacyjnej (przewozowej i taryfowej),
3) H.Nr.19-1936 r. „ akwizycji towarow i odpowiedniego sporządzania „Raportów handlowych“,
4) R.Nr 42 1936 r „ zewnętrznego wyglądu stacyj i ekspedycyj kolejowych,
5) H.Nr.42 1936 r „ usterek i niedomagań w służbie ekspedycyjnej,
6) H.Nr 101-1036 r. „ dokładnego informowania klienteli kolejowej przy odprawie towarów,

gdyż niejednokrotnie zostało stwierdzone niestosowanie się szeregu stacyj do wyżej przytoczonych zarządzeń.

Podkreślam jednocześnie, że sprawy usprawnienia obsługi klienteli kolejowej oraz utrzymywania w czystości i schludności budynków i lokali służbowych, w których na terenie kolejowym klientela ta przebywa w związku z przewozem towarów lub w celu odbycia podróży koleją, winny być stałą troską ogółu pracowników kolejowych i jednym z zasadniczych obowiązków pracowników na stanowiskach kierowniczych.

Do usterek, najbardziej często występujących i zarazem hamujących sprawne funkcjonowanie służby ekspedycyjnej, zaliczam:

1) brak należycie zorganizowanej służby informacyjnej,

2) niedocenianie potrzeby bieżącego uzupełniania podręczników taryfowych, regulaminów i instrukcyj, co wpływa ujemnie na dokładne, wyczerpujące i szybkie udzielanie klienteli kolejowej informacyj w sprawach obowiązujących taryf i przepisów przewozowych,

3) brak na budynkach ekspedycyjnych i magazynach widocznych napisów, informujących klientelę kolejową, gdzie i jakie załatwia się czynności, gdzie i jakie przyjmuje się lub wydaje przesyłki,

4) brak wewnątrz biur ekspedycyjnych odpowiednich napisów,

5) brak odpowiednich miejsc, urządzeń i przyborów do pisemnego załatwiania przez klientelę kolejową spraw, związanych z czynnościami ekspedycyjnymi,

6) nieprzestrzeganie rygoru i porządku, zabraniającego osobom obcym wstępu do pomieszczeń służbowych, nie przeznaczonych dla tych osób,

7) nienależyte utrzymywanie poczekalni, w których na terenie kolejowym przebywa klientela, załatwiająca czynności, związane z przewozem towarów, lub odbywająca podróż pociągami osobowymi (brudne, zaniedbane i nieczyszczone, w porze nocnej słabo oświetlane, a zimą niedostatecznie opalane),

8) brak odpowiednich obwieszczeń w poczekalniach, informujących klientelę, i nieusuwanie ze ścian pomieszczeń stacyjnych ogłoszeń, komunikatów i taks nieaktualnych lub mało czytelnych,

9) nieodpowiednie pod względem czystości i estetyki utrzymanie wnętrz wielu kas manipulacyjnych,

10) zanieczyszczanie i złe konserwowanie dróg dojazdowych do magazynów, ramp i placów ogólnego użytku,

11) nienależyte zabezpieczenie od kradzieży magazynów towarowych i pomieszczeń, służących dla przesyłek bagażowych i ekspresowych, i towarów w nich znajdujących się od wpływów atmosferycznych,

12) daleko posunięte zaniedbanie zarówno od strony wewnętrznej, jak i zewnętrznej dworców kolejowych i innych budynków stacyjnych, do których ma wstęp klientela kolejowa.

Podając do wiadomości powyżej przytoczone uchybienia, nie wyczerpujące całości, na którą bezwątpienia składają się i inne jeszcze niedociągnięcia, polecam Zawiadowcom Stacji i Kierownikom Ekspedycji Towarowych usunąć niezwłocznie leżące w ich kompetencji braki i niedomagania, przedsięwziąć wszelkie środki zaradcze, w celu usprawnienia obsługi klienteli kolejowej, tudzież doprowadzić budynki i lokale służbowe do należytej czystości i schludności.

Jednocześnie nakładam obowiązek na pp. Kontrolerów Przewozowych, aby stali na straży porządku i należytej obsługi publiczności, usuwali doraźnie zauważone drobniejsze braki i niedomagania, a o ważniejszych niezwłocznie donosili do Dyrekcji, celem wydania odpowiednich zarządzeń. Za stwierdzone w przyszłości na stacjach niedomagania będę czynić w pierwszym rzędzie odpowiedzialnymi pp. Kontrolerów.

Zwracam również uwagę i pp. Naczelnikom Oddziałów Drogowych, aby roztoczyli należyty nadzór zarówno nad stanem zewnętrznym, jak i wewnętrznym budynków stacyjnych, magazynów towarowych, bagażowych, ramp i t. p., tudzież nad stanem dróg dojazdowych, znajdujących się w obrębie stacyj, i niezwłocznie przeprowadzali we własnym zakresie niezbędne i konieczne inwestycje, bądź zgłaszali o zauważonych innych potrzebach do Dyrekcji w przypadkach nieposiadania na te cele funduszów.

Jednocześnie zaznaczam, że przy objazdach linii będę osobiście sprawdzać, czy stacje ściśle stosują się do wyżej przytoczonych zarządzeń Dyrekcji i w razie ujawnienia biernego ustosunkowania się do tych zarządzeń — będę odpowiednio kwalifikował kierowników odnośnych jednostek służbowych.

Na Pana Naczelnika Służby Handlowo-Taryfowej nakładam obowiązek informowania mnie o potrzebach stacyj, o ustosunkowaniu się personelu liniowego do obsługi klienteli kolejowej, oraz o przedsięwziętych przez tenże personel środkach akwizycyjnych.

Nr.IV/3c/19/18/37.

Poz. 32.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 4 marca 1937 Nr. 31 w sprawie wykazów czynszów mieszkaniowych.

Celem uproszczenia przesyłania wykazów na potrącenia czynszów mieszkaniowych pracownikom etatowym, kontraktowym, praktykantom, oraz emerytom na podstawie *§ 13 A 7* zarządza się:

Oddziały Drogowe, tak jak dotychczas, sporządzać będą dwa identyczne egzemplarze wykazów czynszów mieszkaniowych, przy czym 1 egzemplarz „A" pozostanie w Biurze Finansowym (F. 3) drugi natomiast „B" w Oddziale.

W obu egzemplarzach należy rubryki czynszów mieszkaniowych wypełnić z góry za cały kwartał.

Tylko same *zmiany* zaszłe w ciągu miesiąca należy przeprowadzić w *wykazie* „B" i do dnia 27 go każdego miesiąca przesyłać do Biura Finansowego (F. 3) w formie osobno sporządzonego, według służb, zbiorowego zawiadomienia „C".

W ciągu każdego kwartału Biuro Finansowe przesyła wykaz „A" do Oddziału celem uzupełnienia na następny kwartał.

Oddziały Drogowe porównają wykazy „A" z wykazami „B" odnośnie do zmian, odnotują numery zleceń z wykazu „A" i wprowadzą czynsze mieszkaniowe na następny kwartał oraz prześlą wykaz A do Biura Finansowego do dnia 27-go miesiąca kalendarzowego kończącego kwartał, (t. j. do 27 marca, 27 czerwca, 27 września, 27 grudnia).

Równocześnie należy przeprowadzić w nadesłanych wykazach „A" normalne miesięczne zmiany, skutkiem czego odpada nadesłanie zbiorowego zawiadomienia „C" w tym miesiącu.

W wykazaeh „A" nie wolno Oddziałom dokonywać żadnych poprawek za ubiegłe miesiące, natomiast o ujawnionych ewentualnie niedokładnościach należy powiadomić załączonym do wykazu osobnym pismem.

Powyższe zarządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1937 r. jednocześnie odwołuje się okólnik tut. Biura ogłoszony w dzienniku Zarządzeń Nr. 11 pod poz. 80 z dnia 1.VII 1927 r.

Nr. F. 3b/10/37/25.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za stronę 240 zł Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 4278-37